



PATENT APPLICATION

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re application of

Attorney Docket No: Q76478

Henry MULLER, et al.

Appln. No.: 10/615,597

Group Art Unit: Not yet assigned

Confirmation No.: 8281

Examiner: Not yet assigned

Filed: July 9, 2003

For: AIRBAG COVER AND METHOD FOR MANUFACTURING AN AIRBAG COVER

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

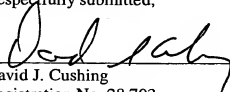
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

Submitted herewith is a certified copy of the priority document on which a claim to priority was made under 35 U.S.C. § 119. The Examiner is respectfully requested to acknowledge receipt of said priority document.

Respectfully submitted,

SUGHRUE MION, PLLC
Telephone: (202) 293-7060
Facsimile: (202) 293-7860


David J. Cushing
Registration No. 28,703
for

WASHINGTON OFFICE

23373
CUSTOMER NUMBER

Robert V. Sloan

Registration No. 22,775

Enclosures: **Certified Copy of the German Patent Application No. 102 31 131.5**

Date: May 28, 2004

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Airbag cover and Method for Manufacturing an
Airbag Cover
Müller et al.
Q76478 10/615.597 8281
Submitted May 28, 2004

Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 31 131.5

Anmeldetag: 10. Juli 2002

Anmelder/Inhaber: Lisa Dräxlmaier GmbH, Vilsbiburg/DE

Bezeichnung: Airbagabdeckung und Verfahren zur Herstellung
einer Airbagabdeckung

IPC: B 60 R 21/20

Die gehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 16. Juli 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Airbagabdeckung und Verfahren zur Herstellung einer Airbagabdeckung

Technisches Gebiet

Die Erfindung betrifft eine Airbagabdeckung und ein Verfahren zur Herstellung einer Airbagabdeckung. Die Airbagabdeckung dient als Abdeckung des zusammengefalteten Airbags, der beispielsweise in ein Armaturenbrett oder ein Lenkrad eines Fahrzeugs integriert ist.

Stand der Technik

Aus der Druckschrift EP 0 639 481 A1 ist eine Airbagabdeckung und ein Verfahren zur Herstellung einer Airbagabdeckung bekannt, wobei das Leder als oberste Schicht der Airbagabdeckung im Bereich der Reißnaht durch einen Streifen gezielt geschwächt ist, so dass die Airbagabdeckung in diesem gezielt geschwächten Bereich des Leders aufreißt, wenn sich der Airbag im Bedarfsfall aufbläst, um den Insassen des Fahrzeugs zu schützen.

Bei der Vorrichtung und dem Verfahren gemäß der EP 0 639 481 A1 kommt es jedoch dazu, dass der gezielt geschwächte Bereich spätestens unter Wärme und Feuchtigkeitseinfluss sowie zumindest unter Langzeiteinwirkung sichtbar wird, d.h., dass die Naht der Airbagabdeckung im Armaturenbrett oder Lenkrad nach und nach durch die Einwirkung von Sonne und Temperaturschwankungen vermehrt sichtbar wird.

Darstellung der Erfindung

Daher liegt der Erfindung das technische Problem zu Grunde, eine Vorrichtung sowie ein Verfahren bereitzustellen, wobei keine sichtbare Naht der Airbagabdeckung entsteht, die auch

bei Temperatur- und Feuchtigkeitseinfluss sowie Langzeitalterung unsichtbar bleibt, und wobei die Airbagfunktionalität, d.h. das Aufreißen der Airbagabdeckung beim Auslösen bzw. Aufblasen des Airbags, beibehalten wird.

Dieses technische Problem wird durch einen Airbag mit den Merkmalen des Anspruchs 1 bzw. durch ein Verfahren mit den Merkmalen des Anspruchs 17 gelöst.

Der Erfindung liegt der Gedanke zu Grunde, dass auf Grund der eingeschränkten Dehnfähigkeit der beiden miteinander verbundenen Schichten, nämlich der ersten Schicht und der an deren Rückseite angebrachten zweiten Schicht, die Airbagabdeckung in dem Bereich aufreißt, in welchem lediglich der Schwächungsbereich der zweiten Schicht vorliegt, wenn der Airbag im Bedarfsfall ausgelöst wird. Durch die beim Aufblasen des Airbags auftretenden Kräfte entsteht in der ersten Schicht an dieser Stelle somit eine große Kerbwirkung, an welcher der Schwächungsbereich der zweiten Schicht angrenzt, so dass dadurch der Verlauf der Reißnaht der Airbagabdeckung gezielt vorgegeben wird. Da jedoch die erste Schicht unversehrt ist und lediglich die zweite Schicht den Verlauf der Reißnaht vorgibt, ist die gewünschte Reißnaht der Airbagabdeckung über einen langen Zeitraum selbst unter Sonneneinwirkung und Temperaturschwankungen nicht sichtbar. Dabei kann die Schwächung der zweiten Schicht unterschiedliche Ausführungsformen aufweisen, wobei jedoch die erste Schicht unverändert ist, insbesondere eine gleichbleibende Schichtdicke aufweist.

Somit sind bei der erfindungsgemäßen Airbagabdeckung bzw. bei dem erfindungsgemäßen Verfahren zur Herstellung einer Airbagabdeckung keine Ziernähte und Funktionsnähte erforderlich, welche von außen sichtbar sind und die Gestaltung eines Fahrzeuginnenraums negativ beeinflussen. Folglich wird gemäß der Erfindung eine Airbagabdeckung bzw. ein Verfahren zur Herstellung der Airbagabdeckung

bereitgestellt, wobei keine von außen sichtbare Naht der Airbagabdeckung vorliegt, ohne dabei die Funktionalität des Airbags negativ zu beeinflussen.

Vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand der Unteransprüche. So ist es vorteilhaft, wenn die zweite Schicht aus einem Gewebe, einer Folie oder einem Vlies gebildet wird, welches im Wesentlichen über der gesamten Fläche an der ersten Schicht angebracht ist. Dadurch ergibt sich eine einfach gestaltete Verstärkung der ersten Schicht, wobei eine gezielte Schwächung von lediglich der zweiten Schicht bewerkstelligt wird.

Wenn die zweite Schicht durch ein Klebverfahren an der ersten Schicht aufgebracht ist oder auf die erste Schicht aufkaschiert ist, erzielt man eine kostengünstige Anbringung der zweiten Schicht an der Rückseite der ersten Schicht.

Vorteilhafterweise ist das Gewebe oder das Vlies aus thermoplastischen oder duromeren Kunststoffen oder aus Metallen, Keramiken, Glas oder Naturstoffen aufgebaut. Ferner ist die erste Schicht vorteilhafterweise aus Leder aufgebaut, so dass sich ein besonders ästhetischer Innenraum eines Fahrzeugs ohne sichtbare Naht der Airbagabdeckung ergibt.

Des Weiteren ist es von Vorteil, wenn die erste Schicht aus Planware, künstlichem Leder, Textilien, thermoplastischen oder duromeren Kunststoffen aufgebaut ist, so dass man eine kostengünstige Airbagabdeckung mit unsichtbarer Naht im Bereich der Reißlinie erhält.

Wenn der Schwächungsbereich durch zumindest eine Aussparung in der zweiten Schicht gebildet ist, ist somit die erfindungsgemäße Airbagabdeckung konstruktiv einfach und kostengünstig herstellbar.

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform weist der Schwächungsbereich ein elektrisch leitendes Element auf, durch welches im Bedarfsfall unmittelbar vor der Entfaltung des Airbags ein elektrischer Strom zur Schwächung der zweiten Schicht geleitet wird. Als Folge davon erhält man eine Airbagabdeckung, die keine permanente mechanische Schwächung aufweist und wobei der Schwächungsbereich seine Wirkung durch eine Kopplung mit der Airbagauslösung lediglich im Bedarfsfall erhält.

Zur Verbesserung der Haptik ist vorteilhafterweise eine dritte Schicht an der zweiten Schicht angebracht, welche aus einem Abstandsgewirke, Schaumstoff oder einer Kombination von Abstandsgewirke/Schaumstoff aufgebaut ist.

Ferner ist es von Vorteil, wenn die dritte Schicht einen Hilfsschwächungsbereich aufweist, um die Kerbwirkung und somit die Funktionalität des Airbags bzw. der Airbagabdeckung im Bedarfsfall zu erhöhen.

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform ist an der zweiten Schicht oder an der dritten Schicht ein Verstärkungsband vorgesehen, welches dem zusammengefalteten Airbag zugewandt ist. Somit kann ein Knicken des Verbundes bzw. der ersten Schicht und somit eine von außen sichtbare Markierung vermieden werden.

Des Weiteren ist es von Vorteil, wenn die erste Schicht entlang dem Bereich des Verlaufs der Reißnaht eine Schwächung aufweist, so dass der Verlauf der Reißnaht durch die Schwächung der ersten Schicht unterstützt wird, wobei bevorzugterweise die Schwächung der ersten Schicht durch ein Aufschneiden bzw. Anritzen oder Stanzen erfolgt.

Gemäß einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform der vorliegenden Erfindung stimmt der Verlauf des Schwächungsbereichs der zweiten Schicht nicht oder nur

teilweise mit dem Verlauf der Schwächung der ersten Schicht überein. Somit erhält man eine Airbagabdeckung mit einer nicht sichtbaren gewünschten Reißnaht, welche auch dann nicht sichtbar wird, wenn die Airbagabdeckung unterschiedlichen Krafteinwirkungen ausgesetzt ist, die zu Verspannungen bzw. Verwerfungen der Airbagabdeckung führen könnten.

Gemäß einer einfach herstellbaren Ausführungsform der vorliegenden Erfindung verläuft der Schwächungsbereich der zweiten Schicht und die Schwächung der ersten Schicht wellen- oder zickzackförmig.

Ferner ist eine bevorzugte Ausführungsform der vorliegenden Erfindung effektiv herstellbar, bei der der Schwächungsbereich der zweiten Schicht linear verläuft und die Schwächung der ersten Schicht wellen- oder zickzackförmig verläuft. Analog dazu ist es vorteilhaft, wenn der Schwächungsbereich der zweiten Schicht wellen- oder zickzackförmig verläuft und die Schwächung der ersten Schicht linear verläuft.

Gemäß einem vorteilhaften Verfahren der vorliegenden Erfindung wird eine dritte Schicht an der zweiten Schicht angebracht, um die Verstärkung der ersten Schicht zu erhöhen und die Haptik der Abdeckung zu verbessern.

Wenn die dritte Schicht vor dem Aufbringen auf die zweite Schicht oder nach dem Aufbringen auf die zweite Schicht mit einem Hilfsschwächungsbereich versehen wird, wird die Kerbwirkung auf die gewünschte Reißnaht in der ersten Schicht erhöht.

Ferner ist es von Vorteil, wenn die erste Schicht vor dem Aufbringen auf die zweite Schicht mit einer Schwächung versehen wird, um die gewünschte Reißlinie zu unterstützen.

Gemäß einem bevorzugten Verfahren der vorliegenden Erfindung wird die Schwächung der ersten Schicht derart vorgenommen, dass die Schwächung der ersten Schicht nicht oder nur teilweise mit dem Schwächungsbereich der zweiten Schicht übereinstimmt. Als Folge davon erhält man eine Airbagabdeckung mit einer nicht sichtbaren gewünschten Reißlinie, die auch bei Verspannungen der Airbagabdeckung unsichtbar ist.

Wenn die erste Schicht zur Ausbildung der Schwächung durch Stanzen bearbeitet wird und die zweite Schicht zur Ausbildung des Schwächungsbereichs durch Stanzen bearbeitet wird, können diese Arbeitsschritte durch eine einzige Bearbeitungsvorrichtung hintereinander oder gleichzeitig ausgeführt werden.

Gemäß einem bevorzugten Verfahren der vorliegenden Erfindung wird der Schwächungsbereich der zweiten Schicht durch ein elektrisch leitendes Element erzeugt, durch welches im Bedarfsfall unmittelbar vor der Entfaltung des Airbags ein elektrischer Strom zur Schwächung der zweiten Schicht geleitet wird. Somit kommt es lediglich unmittelbar vor dem Aufreißen der Reißnaht zu einer mechanischen Schwächung der Airbagabdeckung, so dass man eine mechanisch stabile Airbagabdeckung mit unsichtbarer gewünschter Reißnaht erhält.

Kurze Beschreibung der Zeichnungen:

Nachfolgend wird die Erfindung rein beispielhaft an Hand der beigefügten Figuren beschrieben. Es zeigt:

- Fig. 1: eine Querschnittsansicht einer Airbagabdeckung gemäß der Erfindung ohne Schwächungsbereich;
- Fig. 2: eine Querschnittsansicht der Airbagabdeckung mit Schwächungsbereich;

- Fig. 3: eine Draufsicht auf die Airbagabdeckung von Fig. 2 von unten gesehen;
- Fig. 4: eine Querschnittsansicht einer Airbagabdeckung gemäß der Erfindung nach einer weiteren Ausführungsform, ohne Schwächungsbereich; und
- Fig. 5: eine Querschnittsansicht der Airbagabdeckung von Fig. 4 mit Schwächungsbereich.

Beschreibung von Ausführungsbeispielen der Erfindung

In Fig. 1 ist eine erste Ausführungsform der Airbagabdeckung gemäß der Erfindung dargestellt, wobei an der Rückseite einer ersten Schicht 1 eine zweite Schicht 2 aufgebracht ist. Bevorzugterweise besteht die erste Schicht 1 aus Leder, welches im Wesentlichen unversehrt ist und eine unveränderte Schichtdicke aufweist. An der ersten Lederschicht 1 wird die zweite Schicht 2 in Form eines Gewebes bzw. Vlieses 2 durch einen Klebvorgang oder durch Aufkaschieren aufgebracht. Bei dem Aufkaschieren bzw. Kleben kann jeglicher gängiger Klebstoff verwendet werden, wobei beispielsweise ein Hot-melt-Verfahren verwendet wird oder PU-Kleber bzw. ein Dispersionskleber verwendet wird. Somit entsteht ein Verbund aus Leder und einem Gewebe, welches eine eingeschränkte Dehnfähigkeit gegenüber lediglich der ersten Schicht bzw. dem Leder aufweist. Nachdem der Verbund aus der Lederschicht 1 und der Gewebeschicht 2 fertiggestellt worden ist, wie in Fig. 1 ersichtlich, wird die zweite Schicht 2 bzw. die Gewebeschicht 2 mit einem Schwächungsbereich 3 versehen, wie in Fig. 2 dargestellt. Der Schwächungsbereich 3 der zweiten Schicht 2 kann jedoch auch vor oder während dem Aufbringen der zweiten Schicht 2 auf die erste Schicht 1 vorgenommen werden.

In Fig. 2 ist der Schwächungsbereich 3 in Form von Aussparungen 3 in der zweiten Schicht 2 ausgebildet, welche bis an die erste Schicht 1 heranreichen.

Im Folgenden wird nun die Funktion der erfindungsgemäßen Airbagabdeckung gemäß den Fig. 1 und 2 erläutert. Im Einbauzustand der Airbagabdeckung befindet sich angrenzend an die zweite Schicht 2 ein zusammengefalteter Airbag, der in den Figuren nicht dargestellt ist. Wenn dieser Airbag bei einem Unfall ausgelöst wird und sich dieser aufbläst, wird ein starker Druck auf die Airbagabdeckung aufgebracht. Auf Grund des Schwächungsbereichs 3, welcher sich angrenzend an die erste Lederschicht 1 befindet, ist an dieser Stelle die Dehnfähigkeit der Airbagabdeckung höher bzw. die Festigkeit geringer. Als Folge davon wird der Verlauf der Reißnaht beim Entfalten des Airbags durch den Schwächungsbereich 3 vorgegeben, so dass der Airbag entlang der durch den Schwächungsbereich 3 vorgegebenen Reißlinie die Airbagabdeckung durchbricht und sich in das Innere eines Fahrzeugs ausbreitet.

In Fig. 3 ist die Airbagabdeckung der Fig. 1 und 2 von unten dargestellt, wobei der Schwächungsbereich 3 einen U-förmigen Verlauf aufweist, so dass ein Teil der Airbagabdeckung entlang der durch den Schwächungsbereich 3 U-förmig ausgebildeten Reißnaht nach oben klappt, um das Entfalten des Airbags in den Innenraum eines Fahrzeugs zu ermöglichen. Auf Grund der vorstehend beschriebenen Kerbwirkung des Schwächungsbereichs 3 reißt die Airbagabdeckung gezielt entlang dem Verlauf dieses Schwächungsbereichs 3. Der als Aussparung 3 ausgebildete Schwächungsbereich 3 kann dabei mittels eines Lasers, eines Messers, eines Stempels oder eines Stanzwerkzeugs in der zweiten Schicht ausgebildet werden, wobei die erste Schicht nicht beeinflusst bzw. bearbeitet wird. Dadurch, dass lediglich die zweite Schicht 2 einen Schwächungsbereich 3 aufweist und die erste Schicht 1 unversehrt ist, erhält man eine Airbagabdeckung, die einen

vorgegebenen Verlauf der Reißnaht aufweist, welche jedoch selbst bei Temperatur- und Feuchtigkeitseinfluss sowie Langzeitalterung nicht sichtbar ist, ohne dabei die Funktionalität des Airbags einzuschränken.

Die Fig. 4 und 5 zeigen nun eine weitere Ausführungsform der erfindungsgemäßen Airbagabdeckung. Wie aus Fig. 4 ersichtlich befindet sich im Unterschied zu der ersten Ausführungsform von Fig. 1 gemäß der zweiten Ausführungsform ein Abstandsgewirke 4 an der Rückseite der zweiten Schicht 2. Das Abstandsgewirke 4 kann bevorzugterweise aus Schaumstoff aufgebaut sein, um die Haptik der Airbagabdeckung zu verbessern. Ferner wird durch das Abstandsgewirke 4 ebenso die Festigkeit der Airbagabdeckung erhöht. Dabei kann das Abstandsgewirke 4 vor oder nach dem Aufbringen der zweiten Schicht 2 auf die erste Schicht 1 an der Rückseite der zweiten Schicht 2 in geeigneter Weise aufgebracht werden, beispielsweise durch ein Klebverfahren oder durch Aufkaschieren, wie in Fig. 4 gezeigt.

In Fig. 5 ist die Airbagabdeckung gemäß der zweiten Ausführungsform nun mit einem Schwächungsbereich 3 versehen, welcher vor oder nach dem Aufbringen der zweiten Schicht 2 an der ersten Schicht 1 durch die zweite Schicht 2 und durch das Abstandsgewirke 4 hindurch verläuft. Wie in Fig. 5 dargestellt, ist der Schwächungsbereich 3 in Form von Aussparungen 3 ausgebildet, welche eine Kerbwirkung beim Aufblasen des zusammengefalteten Airbags bewirken. Auf Grund der unveränderten ersten Schicht 1 bleibt auch bei der zweiten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Airbagabdeckung die gewünschte Reißnaht entlang dem Schwächungsbereich 3 von außen unsichtbar, selbst wenn Temperaturschwankungen und Sonnenstrahlung auf die Airbagabdeckung einwirken, ohne dass dabei die Funktionalität des Airbags, d.h. das Aufreißen der Airbagabdeckung beim Aufblasen des Airbags, negativ beeinflusst wird.

Gemäß einer nicht dargestellten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Airbagabdeckung kann der Schwächungsbereich auch durch ein elektrisch leitendes Element bzw. einen elektrisch leitenden Faden in der zweiten Schicht erzeugt werden, durch welches im Bedarfsfall unmittelbar vor der Entfaltung des Airbags ein elektrischer Strom zur Schwächung der zweiten Schicht geleitet wird. Dadurch entsteht an der Stelle des elektrisch leitenden Elements auf Grund der verminderten Festigkeit eine Kerbwirkung in der zweiten Schicht, so dass die Reißnaht der Airbagabdeckung entlang dem Verlauf des elektrisch leitenden Elements ausgebildet wird.

Gemäß einer weiteren dargestellten Ausführungsform kann die Airbagabdeckung gemäß der Erfindung an der Rückseite im Bereich des Schwächungsbereichs durch ein angebrachtes Band verstärkt werden, um ein Knicken des Verbundes der ersten und der zweiten Schicht zu vermeiden. Des Weiteren kann der Schwächungsbereich auch partiell oder vollständig an der Oberfläche geschlossen werden, beispielsweise durch Verschweißen, Verkleben oder Vernähen, um ein Knicken der Airbagabdeckung zu verhindern.

Gemäß einer weiteren Ausführungsform der vorliegenden Erfindung kann die erste Lederschicht auch auf ein über einen Kern vorgeformtes Gewebe als zweite Schicht aufkaschiert werden.

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Airbagabdeckung wird auch die erste Schicht gezielt entlang der geforderten Reißlinie beispielsweise durch Anritzen geschwächt. Daraufhin wird die zweite Schicht aufkaschiert und anschließend in einem weiteren Arbeitsgang wird die zweite Schicht geschwächt. Diese Schwächung der zweiten Schicht kann zur Schwächung der ersten Schicht deckungsgleich bzw. teilweise deckungsgleich oder auch in einem gewissen Abstand erfolgen, wobei die Schwächung der zweiten Schicht wellen- oder zickzackförmig verläuft und die Schwächung der

ersten Schicht linear oder ebenso wellen- oder zickzackförmig verläuft. Die Schwächung kann beispielsweise durch ein Stanzen erfolgen, wobei die zweite Schicht gezielt geschwächt werden kann, bevor beide Schichten miteinander verbunden werden. Somit erhält man eine Airbagabdeckung, die einen gezielten Reißverlauf aufweist, welcher von außen auch bei Temperatur- und Feuchtigkeitseinfluss sowie Langzeitalterung nicht sichtbar ist.

Gemäß der Erfindung wird folglich eine Airbagabdeckung sowie ein Verfahren zur Herstellung einer Airbagabdeckung beschrieben, welche eine erste Schicht, die im Bereich einer Reißnaht zum Entfalten eines Airbags im Wesentlichen unversehrt ist und die an den Raum angrenzt, in welchen sich der Airbag im Bedarfsfall entfaltet, und zumindest eine zweite Schicht 2 aufweist, die dem zusammengefalteten Airbag zugewandt ist, wobei die zweite Schicht 2 zur Verstärkung der ersten Schicht 1 an der Rückseite angebracht ist, und wobei lediglich die zweite Schicht 2 einen Schwächungsbereich aufweist, um den Verlauf der Reißnaht beim Entfalten des Airbags vorzugeben.

P A T E N T A N S P R Ü C H E

1. Airbagabdeckung mit einer ersten Schicht (1), die im Bereich einer Reißnaht zum Entfalten eines Airbags im Wesentlichen unversehrt ist und die an den Raum angrenzt, in welchen sich der Airbag im Bedarfsfall entfaltet,

und zumindest einer zweiten Schicht (2), die dem zusammengefalteten Airbag zugewandt ist,

wobei die zweite Schicht (2) zur Verstärkung der ersten Schicht (1) an deren Rückseite angebracht ist,

und wobei die zweite Schicht (2) einen Schwächungsbereich (3) aufweist, um den Verlauf der Reißnaht beim Entfalten des Airbags vorzugeben.

2. Airbagabdeckung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die zweite Schicht (2) aus einem Gewebe, einer Folie oder einem Vlies gebildet wird, welches im Wesentlichen über der gesamten Fläche an der ersten Schicht (1) angebracht ist.
3. Airbagabdeckung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die zweite Schicht (2) durch ein Klebverfahren an der ersten Schicht (1) aufgebracht ist oder auf die erste Schicht (1) aufkaschiert ist.
4. Airbagabdeckung nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Gewebe oder das Vlies der zweiten Schicht (2) aus thermoplastischen oder duromeren Kunststoffen oder aus Metallen, Keramiken, Glas oder Naturstoffen aufgebaut ist.

5. Airbagabdeckung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die erste Schicht (1) aus Leder aufgebaut ist.
6. Airbagabdeckung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die erste Schicht (1) aus Planware, künstlichem Leder, Textilien, thermoplastischen oder duromeren Kunststoffen oder thermoplastischen/duromeren Kunststoffen aufgebaut ist.
7. Airbagabdeckung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwächungsbereich (3) durch zumindest eine Aussparung (3) in der zweiten (2) Schicht gebildet ist.
8. Airbagabdeckung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwächungsbereich (3) ein elektrisch leitendes Element aufweist, durch welches im Bedarfsfall unmittelbar vor der Entfaltung des Airbags ein elektrischer Strom zur Schwächung der zweiten Schicht geleitet wird.
9. Airbagabdeckung nach einem Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass eine dritte Schicht (4) an der zweiten Schicht (2) angebracht ist, welche aus einem Abstandsgewirke, Schaumstoff oder einer Kombination von Abstandsgewirke/Schaumstoff aufgebaut ist.
10. Airbagabdeckung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass die dritte Schicht (4) einen Hilfsschwächungsbereich (3) aufweist.
11. Airbagabdeckung nach einem Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass an der zweiten Schicht (2) oder an der dritten Schicht (4) ein Verstärkungsband vorgesehen ist, welches dem zusammengefalteten Airbag zugewandt ist.

12. Airbagabdeckung nach zumindest einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass die erste Schicht (1) entlang dem Bereich des Verlaufs der Reißnaht eine Schwächung aufweist.
13. Airbagabdeckung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Verlauf des Schwächungsbereichs (3) der zweiten Schicht (2) nicht oder nur teilweise mit dem Verlauf der Schwächung der ersten Schicht (1) übereinstimmt.
14. Airbagabdeckung nach Anspruch 12 oder 13, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwächungsbereich (3) der zweiten Schicht (2) und die Schwächung der ersten Schicht (1) wellen- oder zickzackförmig verlaufen.
15. Airbagabdeckung nach einem der Ansprüche 11 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwächungsbereich der zweiten Schicht linear verläuft und die Schwächung der ersten Schicht wellen- oder zickzackförmig verläuft.
16. Airbagabdeckung nach Ansprüche 11 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwächungsbereich (3) der zweiten Schicht (2) wellen- oder zickzackförmig verläuft und die Schwächung der ersten Schicht (1) linear verläuft.
17. Verfahren zur Herstellung einer Airbagabdeckung mit einer ersten Schicht (1), die im Bereich einer Reißnaht zum Entfalten eines Airbags im Wesentlichen unversehrt ist und die an den Raum angrenzt, in welchen sich der Airbag im Bedarfsfall entfaltet,

wobei die erste Schicht (1) im Wesentlichen über deren gesamte Fläche an deren Rückseite zur Verstärkung mit

einer zweiten Schicht (2) verbunden wird, welche dem zusammengefalteten Airbag zugewandt ist,

und wobei die zweite Schicht (2) mit einem Schwächungsbereich (3) versehen wird, um den Verlauf der Reißnaht beim Entfalten des Airbags vorzugeben.

18. Verfahren nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass eine dritte Schicht an der zweiten Schicht angebracht wird.
19. Verfahren nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, dass die dritte Schicht (4) vor dem Aufbringen auf die zweite Schicht oder nach dem Aufbringen auf die zweite Schicht (2) mit einem Hilfsschwächungsbereich (3) versehen wird.
20. Verfahren nach einem der Ansprüche 17 bis 19, dadurch gekennzeichnet, dass die erste Schicht (1) vor dem Aufbringen auf die zweite Schicht (2) mit einer Schwächung versehen wird.
21. Verfahren nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, dass die Schwächung der ersten Schicht (1) derart vorgenommen wird, dass die Schwächung der ersten Schicht (1) nicht oder nur teilweise mit dem Schwächungsbereich (3) der zweiten Schicht (2) übereinstimmt.
22. Verfahren nach einem der Ansprüche 17 bis 21, dadurch gekennzeichnet, dass die erste Schicht (1) zur Ausbildung der Schwächung durch Stanzen bearbeitet wird und

daßs die zweite Schicht (2) zur Ausbildung des Schwächungsbereichs (3) durch Stanzen bearbeitet wird.
23. Verfahren nach einem der Ansprüche 17 bis 21, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwächungsbereich (3) der

zweiten Schicht (2) durch ein elektrisch leitendes Element erzeugt wird, durch welches im Bedarfsfall unmittelbar vor der Entfaltung des Airbags ein elektrischer Strom zur Schwächung der zweiten Schicht geleitet wird.

Zusammenfassung

Es wird eine Airbagabdeckung sowie ein Verfahren zur Herstellung einer Airbagabdeckung mit einer ersten Schicht (1), die im Bereich einer Reißnaht zum Entfalten eines Airbags im Wesentlichen unversehrt ist und die an den Raum angrenzt, in welchen sich der Airbag im Bedarfsfall entfaltet, und zumindest einer zweiten Schicht (2) beschrieben, die dem zusammengefalteten Airbag zugewandt ist, wobei die zweite Schicht (2) zur Verstärkung der ersten Schicht (1) an deren Rückseite angebracht ist, und wobei lediglich die zweite Schicht (2) einen Schwächungsbereich (3) aufweist, um den Verlauf der Reißnaht beim Entfalten des Airbags vorzugeben.

(Fig. 2)

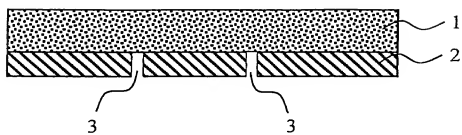


FIG. 2

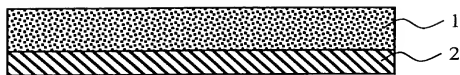


FIG. 1

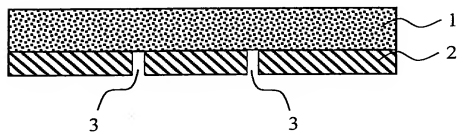


FIG. 2

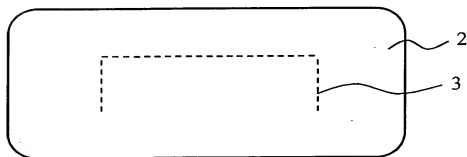


FIG. 3

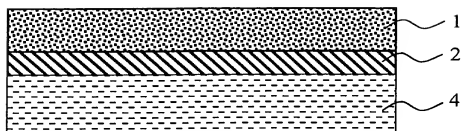


FIG. 4

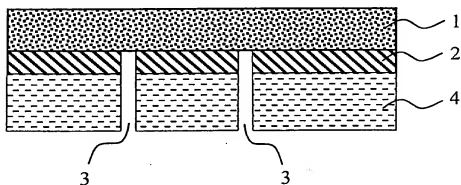


FIG. 5